

СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Стецюк М.П., кандидат економічних наук,

Національний авіаційний університет

Іщенко Н.Ф., аспірант

Національний авіаційний університет

E-mail: Nataliaschenko@ukr.net

Проведено аналіз сучасного стану земель, які використовуються для транспортної інфраструктури в Україні. З'ясовано, що особливості використання земель даної категорії розкриваються через їх структуру. Висвітлено проблеми та окреслено перспективи землекористування у транспортному секторі України.

Ключові слова: категорії земель, землекористування, стратегія, облік земель, реструктуризація та оновлення транспортного сектору України.

Постановка проблеми.

Глобалізація та євроінтеграція в умовах інституціональних трансформацій в Україні засвідчують значну роль транспортного сектора у розвитку таких процесів. Транспорт і складське господарство у національній економіці України у 2015 р. склали 6,6 % ВВП, забезпечуючи різноманітні виробничі і невиробничі потреби інституційних одиниць та населення країни в усіх видах перевезень. Активні реформи останніх років, пов'язані, зокрема із втіленням Стратегії сталого розвитку «Україна–2020», виконанням угоди про асоціацію між Україною та ЄС, що передбачає поглиблену та всеохоплюючу зону вільної торгівлі, свідчать про зовнішній і внутрішній пріоритет України у частині розвитку транспорту. Подальша розбудова і поглиблення взаємовідносин між Україною та ЄС

потребують внеску транспортного сектора до реалізації принципів політичної асоціації та економічної інтеграції. Реструктуризація та оновлення транспортного сектора України і поступова гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС обумовлюють відповідні зміни у використанні земель транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблемі розвитку транспортного сектора України присвячено значну кількість наукових досліджень. Так, аналіз роботи транспорту України за основними показниками наведено у публікаціях Л. В. Кушнір, структурні характеристики відтворення транспортного сектора проаналізовано у колективній монографії за ред. Л. В. Шинкарук, питання правового режиму земель тран-

спорту за окремими видами транспорту висвітлено у дослідженнях Т. М. Гапо-тченко, Т. Данилової, Н. В. Бондарчук, І. О. Новаковської, екологічні аспекти землекористування у транспортному секторі, окремі моменти транспортного землегосподарювання опубліковано у працях Л. М. Петровича, В. М. Будзяка. Однак недостатньо висвітленими залишаються питання кількісного обліку земель транспорту й перспективи секторального землекористування у контексті реструктуризації та оновлення транспортного сектора України.

Завдання дослідження полягає у систематизації поняття земель транспорту, аналізі тенденцій щодо використання земель які використовуються для таких цілей в розрізі власників землі та землекористувачів, а також у окресленні перспектив розвитку землекористування транспортного сектора України.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Відповідно до Глави 13 Земельного кодексу України до категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення віднесено земельні ділянки, надані в установленому порядку підприємствам, установам й організаціям для здійснення відповідної діяльності. Особливості використання земель даної категорії розкриваються через їх структуру. Землі транспорту становлять землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту (табл. 1) [3].

Організація (створення) землекористувань промисловості, енергетики, транспорту, зв'язку, оборони здійснюється відповідно до затвердженої проектно – кошторисної документації, спорудження коректних об'єктів, на підставі якої розробляються проекти відведення земельних ділянок. При цьому розміри ділянок, особливо під лінійні об'єкти (залізничний, автомобільний, трубопровідний транспорт) визначаються відповідно до Норм відведення земельних ділянок, що затверджені Державними будівельними нормами України (ДБН) [6].

Щодо власнісного режиму, то землі транспорту можуть перебувати у державній, комунальній і приватній власності.

У контексті нашого дослідження відзначимо стратегічне бачення Уряду України щодо поведінки з державними підприємствами у підпорядкуванні центральних органів влади. Так званий «тріаж» (від англ. triage – медичне сортування) визначає, які державні підприємства в довгостроковому періоді повинні залишитись у державній власності, бути передані в концесію, приватизовані або ж ліквідовані. Зокрема, перелік об'єктів державної власності, що підлягають приватизації у 2017–2020 роках містить низку авіапідприємств, підприємств залізничного транспорту, дорожнього господарства, річкові і морські порти, секторальні проектні, технологічні науково-дослідні інституції різних органів управління, що можуть бути приватизовані після внесення змін до актів законодавства [4].

Як відзначають експерти [2], громадяни і юридичні особи мають право приватизувати земельні ділянки на землях, зокрема транспорту, за певних умов. Так, приватизація об'єкта нерухомості на землях несільськогосподарського призначення дозволяє при-

вагизувати земельну ділянку, на якій він розташований, за винятком земель державної власності, які не можуть передаватись у приватну власність – наприклад, під державними залізницями, об'єктами державної власності повітряного і трубопровідного транспорту; земель комунальної власності – зокрема, землі загального користування населених пунктів (майдани, вулиці, проїзди, шляхи, набережні, пляжі, парки, сквери, бульвари, кладовища, місця знешкодження та утилізації відходів.

Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування можуть, відповідно до своїх повноважень, здійснювати викуп земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у власності фізичних або юридичних осіб, для суспільних потреб, зокрема, будівництва, капітального ремонту, реконструкції та обслуговування лінійних об'єктів та об'єктів транспортної і енергетичної інфраструктури (доріг, мостів, естакад, нафто-, газо- та водопроводів, ліній електропередачі, зв'язку, аеропортів, морських портів, нафтових тощо) та об'єктів, необхідних для їх експлуатації, на підставі генеральних планів населених пунктів та іншої містобудівної документації. Власнику вилученого майна може бути відшкодована вартість таких об'єктів у грошовій формі, або надаватися у власність інша рівноцінна земельна ділянка чи об'єкти нерухомого майна, вартість яких враховується при визначенні викупоної ціни. У разі неотримання згоди власника земельної ділянки, інших об'єктів нерухомого майна, що на ній розміщені, з викупом цих об'єктів для суспільних потреб зазначені об'єкти можуть бути примусово відчужені у державну чи комунальну власність лише як виняток з мотивів суспільної необхідності [5].

Відповідно до законодавства України щодо земель транспорту можуть встановлюватись обмеження у їх використанні, особливий режим землекористування або охоронні зони. Зокрема, обмеження можливі на підходах до портів (каналів), мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів на землях морського транспорту; особливий режим землекористування – на приаеродромній території земель авіаційного транспорту; охоронні зони – уздовж наземних, надземних і підземних трубопроводів [3].

Щодо еколого-економічних аспектів використання земель транспорту В. М. Будзяк вказує низку спільних проблем щодо оптимального використання [1]: ущільнення транспортних мереж (це зумовлено тим, що Україна належить до країн із найбільш розгалуженою системою транспортних мереж), значні негативні екологічні наслідки, платність землекористування, правове оформлення оренди і концесії відповідної категорії земель, режим експлуатації об'єктів транспортної мережі, що пов'язані з розвитком об'єктів відповідних видів транспорту, масштабними забрудненнями транспортними об'єктами навколишнього середовища, фактичною відсутністю навколо транспортних мереж і об'єктів санітарно-захисних і охоронних зон.

Роль земель, які використовуються для транспорту є однією з головних складових територіального поділу праці та засобом забезпечення територіальних взаємозв'язків, а також сполучною ланкою між виробництвом і споживанням. Зазначимо, що транспортна інфраструктура впливає на економічні відносини між регіонами та країнами в цілому.

Відповідно до даних Держгеокадастру всього земель в Україні, які вико-

1. Структура земель транспорту України

| № | Вид земель | Характеристика земель |
|---|--|--|
| 1 | Землі залізничного транспорту | землі смуг відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно – побутовими та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту. |
| 2 | Землі морського транспорту | землі під морськими портами з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту; землі під гідротехнічними спорудами і засобами навігаційної обстановки, судноремонтними заводами, майстернями, базами, складами, радіоцентрами, службовими та культурно – побутовими будівлями та іншими спорудами, що обслуговують морський транспорт |
| 3 | Землі річкового транспорту | землі під портами, спеціалізованими причалами, пристанями і затоками з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт; під пасажирськими вокзалами, павільйонами і причалами; під судноплавними каналами, судноплавними, енергетичними та гідротехнічними спорудами, службово – технічними будівлями; під берегоукріплювальними спорудами й насадженнями; під вузлами зв'язку, радіоцентрами і радіостанціями; під будівлями, береговими навігаційними знаками та іншими спорудами для обслуговування водних шляхів, судноремонтними заводами, матеріально – технічними базами, майстернями, судноверфами, відстійно – ремонтними пунктами, складами, матеріально – технічними базами, інженерними мережами, службовими та культурно – побутовими будівлями, іншими об'єктами, що забезпечують роботу річкового транспорту. |
| 4 | Землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства | до земель автомобільного транспорту належать землі під спорудами та устаткуванням енергетичного, гаражного і паливно-роздавального господарства, автовокзалами, автостанціями, лінійними виробничими спорудами, службово – технічними будівлями, станціями технічного обслуговування, автозаправними станціями, автотранспортними, транспортно – експедиційними підприємствами, авторемонтними заводами, базами, вантажними дворами майданчиками контейнерними та для перечеплення, службовими та культурно – побутовими будівлями й іншими об'єктами, що забезпечують роботу автомобільного транспорту; до земель дорожнього господарства належать землі під проїзною частиною, узбіччям, земляним полотном, декоративним озелененням, резервами, кюветами, мостами, тунелями, транспортними розв'язками, водопропускними спорудами, підпірними стінками і розташованими в межах смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг. |

| | | |
|---|----------------------------------|---|
| 5 | Землі авіаційного транспорту | землі під аеропортами, відокремленими спорудами (об'єктами управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисними та іншими спорудами), службово – технічними територіями з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; під ремонтними заводами цивільної авіації, аеродромами, вертольотодромами, гідроаеродромами та іншими майданчиками для експлуатації повітряних суден; під службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. |
| 6 | Землі трубопроводного транспорту | земельні ділянки, надані під наземні і надземні трубопроводи та їх споруди, а також під наземні споруди підземних трубопроводів |
| 7 | Землі міського електротранспорту | землі під відокремленими трамвайними коліями та їх облаштуванням, метрополітеном, коліями і станціями фунікулерів, канатними дорогами, ескалаторами, трамвайно – тролейбусними депо, вагоноремонтними заводами, спорудами енергетичного та колійного господарства, сигналізації та зв'язку, службовими і культурно – побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи міського електротранспорту |

*Джерело: складено за [3].

ристовуються для транспорту, станом на 01.01.2016 рік становило – 496,8 тис. га., з них під дорогами 321,9 тис. га (64,8 %), під залізницями – 112,2 тис. га (22,6 %) та під аеропортами та відповідними спорудами – 20 тис. га (4,0 %) та інші землі – 42,7 тис. га (8,6 %) (табл. 2).

За період 2000–2015 роки площа земель, які використовуються для транспорту зросла на 3,5 тис. гектарів. Проте в структури земель транспорту, дещо інша тенденція змін. Так, наприклад, площа земель під дорогами в 2015 році у порівнянні з 2000

2. Тенденція змін земель транспорту за період 2000–2015 років*

| Рік | Одиниця виміру | Землі, які використовуються для транспорту | | | | |
|---------------------|----------------|--|--------------|-----------------|---|------------|
| | | всього | у тому числі | | | |
| | | | під дорогами | під залізницями | під аеропортами та відповідними спорудами | інші землі |
| 2000 | тис. га | 493,3 | 309,4 | 123,1 | 21,0 | 39,8 |
| | % | 100 | 62,7 | 25,0 | 4,3 | 8,1 |
| 2005 | тис. га | 491,2 | 312,9 | 118,0 | 20,4 | 39,9 |
| | % | 100 | 63,7 | 24,0 | 4,2 | 8,1 |
| 2010 | тис. га | 494,6 | 320,0 | 113,8 | 19,0 | 41,8 |
| | % | 100 | 64,7 | 23,0 | 3,8 | 8,5 |
| 2015 | тис. га | 496,8 | 321,9 | 112,2 | 20,0 | 42,7 |
| | % | 100 | 64,8 | 22,6 | 4,0 | 8,6 |
| ± 2010 до 2000 року | тис. га | 3,5 | 12,5 | -10,9 | -1,0 | 2,9 |

*Джерело: розраховано за даними форми 6-зем Держгеокадастру України, за відповідний рік

роком зросла на 12,5 тис. га, в той час як площа земель під залізницями й під аеропортами зменшилась – відповідно на 10,9 та 1,1 тис. гектарів.

Забезпечення сталого функціонування земель, які використовуються для транспорту, а саме під дорогами, залізницями, аеропортами тощо

є однієї з важливих базових галузей економіки України. Оскільки воно в свою чергу сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

3. Землі транспорту в розрізі адміністративних утворень, за 2015 рік

| № п/п | Адміністративні утворення | Землі, які використовуються для транспорту, тис. га | | | | |
|-------|---------------------------|---|--------------|-----------------|---|------------|
| | | всього | у тому числі | | | |
| | | | під дорогами | під залізницями | під аеропортами та відповідними спорудами | інші землі |
| 1 | АР Крим | 15,2 | 10,0 | 2,1 | 1,4 | 1,7 |
| 2 | Вінницька область | 26,8 | 19,1 | 5,9 | 0,5 | 1,3 |
| 3 | Волинська область | 15,3 | 12,1 | 1,9 | 0,5 | 0,8 |
| 4 | Дніпропетровська область | 33,5 | 17,5 | 10,3 | 2,0 | 3,7 |
| 5 | Донецька область | 34,1 | 16,1 | 13,9 | 0,7 | 3,4 |
| 6 | Житомирська область | 20,2 | 15,4 | 3,6 | 0,1 | 1,1 |
| 7 | Закарпатська область | 9,3 | 5,9 | 2,2 | 0,3 | 0,9 |
| 8 | Запорізька область | 19,4 | 11,9 | 4,9 | 1,1 | 1,5 |
| 9 | Івано-Франківська область | 9,6 | 6,3 | 1,9 | 0,5 | 0,9 |
| 10 | Київська область | 26,3 | 18,7 | 4,1 | 1,6 | 1,9 |
| 11 | Кіровоградська область | 16,9 | 10,9 | 3,9 | 0,8 | 1,3 |
| 12 | Луганська область | 21,2 | 11,6 | 6,7 | 0,6 | 2,3 |
| 13 | Львівська область | 22,0 | 13,3 | 6,3 | 0,3 | 2,1 |
| 14 | Миколаївська область | 16,9 | 10,3 | 4,4 | 0,3 | 1,9 |
| 15 | Одеська область | 25,1 | 14,4 | 6,8 | 0,9 | 3,0 |
| 16 | Полтавська область | 27,0 | 19,1 | 3,8 | 1,9 | 2,2 |
| 17 | Рівненська область | 13,3 | 9,6 | 2,7 | 0,3 | 0,7 |
| 18 | Сумська область | 17,7 | 14,2 | 2,2 | 0,2 | 1,1 |
| 19 | Тернопільська область | 14,0 | 10,4 | 2,6 | 0,5 | 0,5 |
| 20 | Харківська область | 27,7 | 18,3 | 6,1 | 1,0 | 2,3 |
| 21 | Херсонська область | 14,7 | 10,7 | 2,3 | 0,3 | 1,4 |
| 22 | Хмельницька область | 20,8 | 14,2 | 4,2 | 0,7 | 1,7 |
| 23 | Черкаська область | 17,5 | 12,4 | 3,9 | 0,3 | 0,9 |
| 24 | Чернівецька область | 6,6 | 4,7 | 1,3 | 0,1 | 0,5 |
| 25 | Чернігівська область | 20,1 | 13,9 | 2,9 | 1,4 | 1,9 |
| 26 | м Київ | 2,5 | 0,4 | 0,9 | 0,3 | 0,9 |
| 27 | м Севастополь | 3,1 | 0,5 | 0,4 | 1,4 | 0,8 |
| | Україна | 496,8 | 321,9 | 112,2 | 20,0 | 42,7 |

* Джерело: за даними форми 6-зем Держгеокадастру України, станом на 01.01.2016 рік

4. Землі, які використовуються для транспорту в розрізі власників землі, землекористувачів та земель державної власності, не наданих у власність або користування, за 2015 рік

| Власники землі, землекористувачі та землі державної власності, не надані у власність або користування | Землі, які використовуються для транспорту, тис. га | | | | |
|---|---|--------------|-----------------|---|------------|
| | Всього | У тому числі | | | |
| | | під дорогами | під залізницями | під аеропортами та відповідними спорудами | інші землі |
| Сільськогосподарські підприємства, в тому числі: | 0,1 | | | 0,1 | |
| Недержавні сільськогосподарські підприємства, всього | 0,1 | | | 0,1 | |
| із них: сільськогосподарські товариства | 0,1 | | | 0,1 | |
| Громадяни, яким надані землі у власність і користування, в тому числі: | 8,4 | | | | 8,4 |
| Ділянки для гаражного будівництва, із них: | 8,4 | | | | 8,4 |
| Кооперативне гаражне будівництво | 7,2 | | | | 7,2 |
| у тому числі землі загального користування | 0,8 | | | | 0,8 |
| Індивідуальне гаражне будівництво | 1,2 | | | | 1,2 |
| Заклади, установи, організації, в тому числі: | 3,3 | 1,3 | | 1,6 | 0,4 |
| Органи державної влади та місцевого самоврядування | 0,3 | 0,3 | | | |
| Заклади науки, науково-дослідні та проектні організації | 0,8 | | | 0,8 | |
| Заклади освіти | 0,7 | | | 0,7 | |
| Заклади фізичної культури та спорту | 0,1 | | | 0,1 | |
| Заклади торгівлі | 0,1 | | | | 0,1 |
| Заклади комунального обслуговування | 0,1 | 0,1 | | | |
| Інші заклади, установи, організації | 1,2 | 0,9 | | | 0,3 |
| Промислові та інші підприємства, в тому числі: | 2,9 | 0,6 | 0,9 | 0,5 | 0,9 |
| Підприємства добувної промисловості | 0,8 | 0,1 | 0,7 | | |
| Металургійні підприємства та підприємства з обробки металу | 0,2 | | | 0,2 | |
| Підприємства з виробництва та розподілу електроенергії | 0,4 | 0,3 | 0,1 | | |
| Підприємства з виробництва будівельних матеріалів | 0,2 | | | | 0,2 |
| Підприємства харчової промисловості та з перероблення сільськогосподарських продуктів | 0,3 | 0,1 | 0,1 | | 0,1 |
| Підприємства інших галузей промисловості | 1,0 | 0,1 | | 0,3 | 0,6 |
| Підприємства та організації транспорту, зв'язку, в тому числі: | 455,2 | 310,4 | 109,1 | 8,3 | 27,4 |
| Залізничного транспорту | 113,4 | 0,4 | 109,1 | | 3,9 |
| Автомобільного транспорту | 320,3 | 310,0 | | | 10,3 |

| | | | | | |
|--|-------|-------|-------|------|------|
| Трубопровідного транспорту | 4,8 | | | 0,2 | 4,6 |
| Морського транспорту | 1,9 | | | | 1,9 |
| Внутрішнього водного транспорту | 0,8 | | | | 0,8 |
| Повітряного транспорту | 8,2 | | | 8,1 | 0,1 |
| Іншого транспорту | 1,8 | | | | 1,8 |
| Зв'язку | 4,0 | | | | 4,0 |
| Частини, підприємства, організації, установи, навчальні заклади оборони, в тому числі: | 10,4 | 0,8 | | 8,4 | 1,2 |
| Міністерство оборони | 7,6 | 0,5 | | 6,1 | 1,0 |
| Міністерство внутрішніх справ | 0,3 | | | 0,3 | |
| Національна гвардія | | | | | |
| Державний комітет у справах охорони державного кордону | 0,2 | | | | 0,2 |
| Товариство сприяння обороні України | 0,9 | | | 0,9 | |
| Іноземні військові формування | 1,4 | 0,3 | | 1,1 | |
| Організації, підприємства і установи природоохоронного, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення, в тому числі: | 0,1 | 0,1 | | | |
| Природоохоронного призначення | 0,1 | 0,1 | | | |
| Лісогосподарські підприємства | 0,6 | 0,6 | | | |
| Водогосподарські підприємства | 1,0 | 1,0 | | | |
| Землі запасу та землі, не надані у власність та постійне користування в межах населених пунктів (які не надані у тимчасове користування) | 14,8 | 7,1 | 2,2 | 1,1 | 4,4 |
| Всього земель | 496,8 | 321,9 | 112,2 | 20,0 | 42,7 |

*Джерело: за даними форми 6-зем Держгеокадастру України, станом на 01.01.2016 рік

В таблиці 3 приведено структуру земель, які використовуються для транспорту в розрізі адміністративних утворень.

З таблиці 3 видно, що найбільші площі земель, які використовуються для транспорту в Дніпропетровській (33,5 тис. га) та Донецькій (34,1 тис. га) областях, з них під залізницею відповідно – 10,3 та – 13,9 тис. гектарів. Найменшу площу мають Івано-Франківська та Чернівецькі області – менше 10 тис. гектарів.

В таблиці 3 приведено землі, які використовуються для транспорту в розрізі власників землі та землекористувачів, з якої видно що 91,6 % (455,2 тис. га) земель перебуває у

власності підприємств та організацій транспорту, зв'язку. Зокрема, у власності автомобільного транспорту – 64,5 %, залізничного – 22,8 %, повітряного – 1,7 %, трубопровідного близько 1 %.

Відмітимо, що за даними Держгеокадастру дещо іншу картину мають власники землі та землекористувачі підприємств та організацій транспорту в розрізі угідь (табл. 5).

З таблиці 5 видно, що землевласники та землекористувачі залізничного, автомобільного, трубопровідного та іншого транспорту можуть мати землі іншого призначення. Наприклад, із загальної площі земель (238,3 тис. га), що перебуває у власності/користуванні

5. Структура земельних угідь підприємств та організацій транспорту

| Власники землі, землекористувачі та землі державної власності, не надані у власність або користування | Загальна площа земель, всього | Сільськогосподарські землі | Ліси та інші лісовкриті площі | Забудовані землі | | Води та відкриті заболочені землі | Інші землі |
|---|-------------------------------|----------------------------|-------------------------------|------------------|--|-----------------------------------|------------|
| | | | | всього | у тому числі землі, які використовуються для транспорту та зв'язку | | |
| Залізничного транспорту | 238,3 | 24,9 | 90,3 | 115,8 | 113,4 | 1,5 | 5,8 |
| Автомобільного транспорту | 377,1 | 19,5 | 33,7 | 322,0 | 320,3 | 0,2 | 1,7 |
| Трубопровідного транспорту | 6,7 | 0,3 | | 6,4 | 4,8 | | 0,0 |
| Морського транспорту | 2,7 | 0,1 | | 2,2 | 1,9 | 0,3 | 0,1 |
| Внутрішнього водного транспорту | 1,6 | | 0,1 | 1,0 | 0,8 | 0,5 | 0,0 |
| Повітряного транспорту | 9,5 | 1,1 | 0,1 | 8,3 | 8,2 | | 0,0 |
| Іншого транспорту | 2,5 | 0,2 | | 2,3 | 1,8 | | 0,0 |

залізничного транспорту 24,9 тис. га – сільськогосподарські землі, 90,3 тис. га – ліси та інші лісовкриті площі.

Відповідно до Середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року [7] цілі 21–25 присвячено розвитку транзитного потенціалу та інтеграції України до міжнародної транспортної системи, реформування залізничного транспорту, розвитку авіаційної галузі відповідно до європейських стандартів, дорожнього господарства та автомобільних перевезень, сталому розвитку водного транспорту України. Досягнення таких цілей потребує суттєвих трансформацій інституціонального забезпечення землекористування.

Урегулювання питань приватизації категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, зокрема, у частині транспорту, означає перспективу підвищення ефективності функціонування галузі у цілому шляхом прискорення розвитку конкуренції на ринку перевезень, створення передумов для утворення нових суб'єктів господарювання різних форм власності, що здійснюватимуть вантажні та пасажирські перевезення. Враховую-

чи тенденції зростання площі земель, які використовуються для транспорту протягом 2000–2015 рр., а також скорочення площ земель під залізницями й під аеропортами та наروшення площ земель під дорогами, слід розглянути перспективу стягнення плати за спеціальне використання земель під транспортом окремих видів.

Доцільним вбачається розвиток державно-приватного партнерства, зокрема щодо розвитку аеропортової інфраструктури. Існує потреба у вжитті заходів задля нарошення інвестиційної привабливості авіаційного транспорту. Як відзначено у Середньостроковому плані пріоритетних дій Уряду до 2020 року [7], більшість аеродромів, аеродромних споруд та обладнання аеропортів не відповідають вимогам, установленим для належного обслуговування сучасних повітряних суден, у тому числі широкофюзеляжних; пасажирські термінали та інфраструктура аеропортів не в змозі забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних перевізників; недостатні геометричні розміри, невідповідна потребам несуча спроможність елементів аеродромів, пропускна спроможність термінальних комплексів.

Аналіз пріоритетів та цілей розвитку транспортного сектору України, виходячи з положень чинної Транспортної стратегії України на період до 2020 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р, а також проекту Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, розробленої за участі експертів ЄС, оприлюдненого на сайті Міністерства інфраструктури України, свідчить про необхідність врахування екологічних аспектів землекористування шляхом проведення стратегічної екологічної оцінки проекту та оцінки впливу на довкілля видів транспорту як землекористувачів.

На сьогодні відсутні чіткі оцінки змін у землекористуванні, обумовлені модернізацією транспортної стратегії України. Стратегічні документи не містять окреслених шляхів досягнення конкретних поставлених результатів. Тоді як оцінка змін у використанні земель транспорту дозволить врахувати кращі світові практики планування та будівництва транспортної інфраструктури з урахуванням економічних, екологічних та соціальних аспектів.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Землі транспорту охоплюють широкий спектр землекористування різними видами транспорту. Тенденція розвитку транспортного сектору України відповідно до задекларованих у законодавстві й міжнародних угодах положень, очевидно, потребує суттєвих змін у землекористуванні. Виходячи з доступних для дослідження джерел інформації, відсутні дані щодо таких змін. Однак проекти законодавчих актів і міжнародні угоди свідчать про значний потенціал і перспективи розвитку усіх галузей тран-

спорту в Україні. Намітилися тенденції зростання площі земель, які використовуються для транспорту, починаючи з 2000 р., а також скорочення площ земель під залізницями й під аеропортами та нарощення площ земель під дорогами у 2015 р. Такі тенденції свідчать про активні зміни у секторі, що потребує подальших досліджень у розрізі окремих галузей транспорту. Перспективами подальших досліджень також є обґрунтування організаційно-правових передумов і фінансово-економічних стимулів інвестування та розвитку державно-приватного партнерства з метою покращення якості утримання, ремонту й модернізації транспортної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Будзяк В. М. Планування транспортно-господарського землекористування / В. М. Будзяк // Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В. В. Докучаєва. Сер. : Економічні науки. – 2013. – № 5. – С. 19–27.
2. Експертний коментар «Земельний кодекс України. Глава 13. Статті 65–77. Землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення / Земельна спілка України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zem.ua/uk/53-komentar-do-zakonu-ukrajini-pro-derzhavnij-zemelnij-kadastr/1694-zemelnij-kodeks-ukrajini-statti-65-77-zemli-promislovosti-transportu-zv-yazku-energetiki-oboroni-ta-inshogo-priznachennya>.
3. Земельний кодекс України від 25.10.2001 р. № 2768 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2768-14/print1433742917072196>.
4. Перелік об'єктів державної власності, що підлягають приватизації у 2017–2020 роках, у тому числі тих, що можуть бути приватизовані після внесення змін до актів законодавства/передачі в комунальну власність / Мінекономрозвитку [Електронний ре-

- супс]. – Режим доступу: <http://me.gov.ua/Documents/Download?id=edfd2801-0e66-40bf-9e7d-7ab6f60ad15c>.
5. Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності: Закон України від 17.11.2009 № 1559-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1559-17/print>.
 6. Новаковська І.О. Основи економіки землекористування/ Новаковська І.О. - К.: ВЦ «Просвіта», 2013,-224 с
 7. Середньостроковий план пріоритетних дій Уряду на період до 2020 року: затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/document/249628261/Presentation_Plan_diy_2020_c.pdf.
 - plots, other objects of real estate that are located on them, which are in private ownership, for public needs or for reasons of social necessity"] (2009), Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy, no. 1559-VI
 6. Novakovskaya I.O. (2013), Osnovy ekonomiky zemlekorystuvannya [Fundamentals of land use economics], Prosvita, 224
 7. Medium-Term Plan of priority actions for the Government until 2020. Available at: http://www.kmu.gov.ua/document/249628261/Presentation_Plan_diy_2020_c.pdf

References

1. Budziak, V.M. (2013), "Planning of economic land use for transport" Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho ahrarnoho universytetu im. V.V. Dokuchaieva, no. 5, pp. 19-27
2. Zemelnyi kodeks Ukrainy. Ekspertnyi komentar [Land Code of Ukraine. Expert commentary] (2014), in Zemel'na spilka Ukrayiny (ed.), Kyiv, Ukraine
3. Zemelnyi kodeks Ukrainy [Land Code of Ukraine] (2002), Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy, no. 3-4, pp.27
4. The Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine. Available at: <http://me.gov.ua/Documents/Download?id=edfd2801-0e66-40bf-9e7d-7ab6f60ad15c>
5. Zakon Ukrainy "Pro vidchuzhennya zemel'nykh dilyanok, inshykh ob'yektiv nerukhomoho mayna, shcho na nykh rozmishcheni, yaki перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності" [Law of Ukraine "On the dispossession of land

Stetsyuk M. P., Ishchenko N.F.

STATE AND PERSPECTIVES OF USING OF LAND FOR TRANSPORT IN UKRAINE

An analysis of the modern state of land that are used for transport infrastructure in Ukraine was carried through. It was ascertained that the features of using the land of this category are revealed through their structure. The problems and prospects of land use in the transport sector of Ukraine were outlined.

Keywords: *land categories, land use, strategy, land accounting, restructuring and updating the transport sector of Ukraine.*

Стецюк М.П., Ищенко Н.Ф.

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬ ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ

Произведен анализ современного состояния земель, которые используются для транспортной инфраструктуры в Украине. Установлено, что особенности использования земель данной категории раскрываются через их структуру. Отражены проблемы и очерчены перспективы землепользования транспортного сектора Украины.

Ключевые слова: *категории земель, землепользование, учет земель, реструктуризация и обновление транспортного сектора Украины.*